

Sjöstaden Stockholm 750 år:

# De långväga lejonens hamn



Dubbla väktarpar skyddar Sveriges Riksdag.

Lejonen syns lite varstans i stadsbilden, som stumma vittnen om det utåtriktade, sjösinnade Stockholm. De är alltid två och två, ibland dubblade till fyra. De vaktar Riksdagshuset på Helgeandsholmen, både åt Mälaren och åt Stallkanalen till. På andra sidan kanalen är de utposterade i Lejonbacken, vid ingången till Kungliga slottet. I Kungsträdgården vakar de över Karl XIII, en ringaktad pendang till den stridbare Karl XII lite längre bort ("en kruka bland lejon och ett lejon bland krukor"). Ofta håller de den ena framtassen över ett slags kula.

I form av stiliserade trynen pryder lejonparet även fasaden över ingången till Sjömanskyrkans fastighet på Södermalm, där HKF håller till. Det känns tryggt för mig som arbetar där. Paret är Österns heliga väktarlejon framför tempel och helgedomar och har ingenting med artsfränderna på stora riksvapnet att göra. Egentligen är de en hanne och en hona. Hannen håller ena framtassen på vad som skall föreställa en broscherad sidenboll, sinnebild för den buddhistiska lärans ädla juvel (således *inte* det svenska riksapplet, symbol för "den av Gud givna kungamakten"). Honan håller en unge i ena framtassen. Han skall ha sin käft öppen och hon sin stängd – antydande den heliga stavelsen *aum*.

Det finns dock väktarpar som bryter mot mönstret. Norrbros norra fäste vaktas sedan 1926 av två fornegyptiska bronslejon (i kopior, originalen finns i Vatikanens museum). De associerar till solguden Ra, symboliserar makt och fruktbarhet och har ingenting med Österns väktarlejon att göra. "Snobbrännan" Norrbro – som via Helgeandsholmen förbinder Slottskajen med Gustav Adolfs torg – är f.ö. stadens äldsta bevarade bro, invigd 1807.

Ingången till Kungliga Konsthögskolan vid Södra Brobänken på Skeppsholmen vaktas av en hybrid: På ena sidan lejonet med tassens på en kula, men på andra sidan den calydonianska galten. När skolan flyttade dit 1995 tog man med sig nygjutna kopior av statyerna, som finns kvar på Konstakademien på Östermalm. Galten

har antik förebild, men lejonet är troligen en ensam "foo-hund" (*Fu*, det kinesiska uttalet av Buddhas namn).

Europas håg för "kineseri" fick näring under 1600- och 1700-talen, med de ostindiska kompaniernas fartyg och besättningar som förmedlare. Låneordet *tea*, som härmar det sydkinesiska uttalet av namnet på växten *Camellia sinensis*, kom i var mans mun. När torkade blad av tebusken fick dra i varmt vatten bildades en gudabenådad dryck. Helst skulle den avnjutas på kinesiskt vis, i dryckeskärl av porslin. Andra porslinsartiklar följde med.



Det ena av två väktarlejon framför Kungliga Slottet.



Stiliserade lejontrynen vakar över Sjömanskyrkans port.



*Sjöfartens beskyddare Apollo är granne med Walleniushuset.*

Däribland miniatyrer av ”foo-hundarna”, vars buddhistiska innehåll tappades bort på vägen. För det tredje ostindiska kompaniet i storlek, det svenska (1731–1813), var te och porslin samt siden självklara importvaror.

Den sjätte svenska ostindiefararen var *Götheborg*, som just nu återskapas på varvet Terra Nova i Göteborg. Hon sjösattes ursprungligen 1738 på det varv med samma namn som då låg vid Nybroviken i Stockholm.

Vi som vill uppleva en fläkt av den kulturen har flera möjligheter. På Hornsgatan på Södermalm finns Tea Centre of Stockholm, som nog är den mest intressanta och väldoftande butik jag någonsin besökt. Butiken är rentav ett litet museum, där kinesisk, japansk och annan tekultur presenteras. På Repslagargatan några kvarter bort finns Almgrens Sidenväveri, som bildades 1833 och numera är ett levande museum. Och i Gustavsberg utåt skärgården finns ett museum som arvtagare till den berömda porslinsfabriken, grundad 1827. Dit tar sig besökaren med buss från Slussen, eller från Nybroviken med m/s *Gustafsberg VII*. Och i en f.d. repslagarbana på närbelägna Skeppsholmen ger det välordnade Östasiatiska Museet sammanhången.

Södermalm kan yvas över en verklig veteran i sjöfarten på Östern. På Söder har storrederiet Wallenius funnits ända sedan starten för snart 70 år sedan; ett halvsekel i Swedenborgsgatans ena ända åt Maria-

torget till. Det hade varit söderkisen Olof Wallenius främmande att flytta till det fashionabla Östermalm eller de trendiga kvarteren kring Norrmalmstorg, och så har det förblivit. 1989 intog rederiet sitt nya högkvarter, som sträcker sig mellan Södra Station och Fatbursparken. Parken är gammal sjöbotten, och byggnaden associerar både in- och utvändigt till fartyg. Det sägs att gränsen för Maria Magdalena församling fick justeras en aning, så att inte nybygget hamnade utanför menighetens hank och stör.

På det icke-världsliga området är rederiet dubbelförsäkrat. Framför Walleniushusets ”brygga” utåt Fatbursparken vakar Apollo, i skulptören Roland Haeberleins tolkning. Apollo dyrkades särskilt på solgudens egeiska hemö Delos, som var forntidens maritima centrum, samt i oraklets Delfi på Korintvikens nordsida. Och i sin uppenbarelse som Apollo Delfinios är han en renodlad havsgud, närmare bestämt sjöfartens beskyddare. Sämre grannar kunde Wallenius ha drabbats av!

Ett tag var rederiet spekulant på den 1982 nedlagda Sjöbefälsskolans vackra, ockraröda borg på Stigberget, långt borta i Sofia församling på Åsöns nordostliga del. Det blev inget köp, men Wallenius ställde upp som sponsor när det 1987 blev dags att återinviga den tidkula som då hade lyst med sin frånvaro i ett halvt sekel. Den gamla, sönderrostade kulan anno 1908 gick ur tiden vid halvårsskiftet 1936, avlöst av nymodigheten tidssignal i radio. Dittills hade tidkulan givit skepparna på ineliggande fartyg möjlighet att jämföra korrekt tid med kronometertiden ombord och notera ståendet; en förutsättning för positionsbestämningar ute i rum sjö.

I samma veva läste Hans Åhrberg till sjökaptan på skolan. 50 år senare var det hans envishet och sponsorernas stöd som gjorde det möjligt att installera en ny tidkula högst upp i skolans torn. Varje dag klockan 1256 firas den automatiskt upp i signalmasten. Prick klockan 1300 faller kulan ned, radiostyrd med tysk noggrannhet från tidssignalstationen i Mainflingen. Det skall föreställa 1200 UTC (GMT), men det stämmer bara när vi har brassat till svensk vintertid. Sommartid blir det 1100 UTC. Sedan 1992 ägs skolan av Ersta Diakonisällskap, som utöver celest navigation ägnar sig åt människovård. Det är en god arvtagare, som även vårdar signalmastens tidlösa kulturskatt.

Tidkulan är definitivt att föredra framför det makabra landmärke som fanns på samma plats till i mitten av 1600-talet: Stockholms galgbacke med galgen – ofta med den senast expedierade arme synda-

ren dinglande. En av bödlarna råkade ha ihjäl någon utanför tjänsten och fick själv smaka på löpsnaran; som en klen tröst fick han så småningom Mäster Mikaels gata ovanför Sjömanskyrkan uppkallad efter sig. (Även den branschen har lämnat några bidrag till den maritima kulturen: *Derrick* – lastbommen ombord – var namnet på den bödel i London som rationaliserade hängningar med uppfinningen svängbom, och *hawser* för tross betyder egentligen ”galgrep”.)

Galgberget bytte namn till Stigberget och galgen flyttades till Skanstull, dit delinkventerna fördes längs Götgatan. Traditionen uppstod att de fick stanna till vid krogen Hamburg (där teatern Göta Lejon ligger) för att intaga den allra sista supen i detta jordelivet, varpå de styrkta därav kunde kila vidare.

Wallenius’ yppiga fordonstransportfartyg visar nära nog aldrig upp sig i hemmahamnen. Möjligen kan det bli ändring på det – rederiet erbjuder sig att placera någon av de pensionsmässiga systrarna *Aniara* eller *Tosca* i Värtahamnen, förbyggd till flytande studenthem med 680 hett eftertraktade lyor! Men ett helt annat av rederiets fartyg passerar plötsligt under Danviksbroarna när jag en ljum sensommarkväll sitter på utesjappet Boule & Berså vid Saltsjökvärn i Nacka – alldeles vid kanten av Danvikskanalen, som är Hammarbyledens utlopp mot Saltsjön. Det rör sig om m/s *Soya III*, som såg dagens ljus 1936. Hon föddes på Lövholmvarvet på Liljeholmen i sydväst, ”doldisen” bland Stockholms mångfald av traditionsrika



*Tidkulan på gamla Sjöbefälsskolan i läge för fallstudier.*



*Numera anlöper dronningens skepp Stockholm i helt fredliga ärenden.*



*s/s Mariefred på frigång från sin invanda trad, här tvärs Danvikshem.*

sjöfartsmiljöer. *Soya III* var rederiets tredje fartyg och det allra första nybygget. På den tiden drev man tankfartyg, och främst lär det ha varit vegetabilisk sojaolja som fraktades (fartygsnamnet kommer av samarbetet med Dansk Sojakagefabrikk och Karlshamns Oljefabriker). Så småningom försvann *Soya III* ur rederiets rullor. I många år försmäktade hon vid Hornstulls Strand under namnet *Grimm*, men härom året återbördades hon till Walleniusfamiljen, förbyggdes till dagens eleganta dam och njuter nu sitt otium som personal- och representationsfartyg med Gåshaga på Lidingö som hemmahamn. Självfallet saknar jag film i kameran när hon passerar...

Hit kom en annan exil-göteborgare för länge sedan. Så här sjunger Evert Taube i *Tatuerarevalsen* (1929):

*...Kommer från Bahia  
hej! Sjung faderia!*

*Vi kom in till Saltsjökvärn just i dag...*

Danviken lär ha fått sitt namn av att en dansk belägringsflotta låg här just före Stockholms blodbad 1520. Själva blodbadet ägde rum på Stortorget på Stadsholmen, dvs Gamla Stan. Strax därefter kastade Gustav Vasa ut danskarna. Sedan dess har Sverige aldrig varit ockuperat (även om ryska trupper gjorde sig väl hemmastadda längs den svenska ostkusten 1743-44, officiellt till skydd mot Danmark). Numera anlöper dronningens stolta skepp *Dannebrog* Skeppsbrokajen strax nedanför Slottet i helt fredliga ärenden.

Det har förekommit att gästande utländska örlogsfartyg tagit miste och skjutit salut redan vid Saltsjökvärn, i tron att det oerhört ståtliga ålderdomshemmet Danvikshem var Slottet. De arma gamla lingarna måste ha trott att kriget brutit ut!

Här börjar Nackas vidsträckta stränder mot Saltsjön och Lilla Värtan – ytterligare en av Stor-Stockholms sjöfartsmiljöer. Här fanns det sorgligen nedlagda Finnboda Varv, som många av oss upplevt när våra fartyg legat där som reparanter. Varvet byggdes 1878 som filial till det anrika Bergsunds Mekaniska Verkstad vid Hornstull – anlagd 1769 och landets första av sitt slag. Strax ost om Finnboda ligger Kvarnholmen, som fram till KF-kvarnen Tre Kronors nedläggning för tio år sedan också anlöpdes av lastfartyg. På 1500-talet hette den Finnsö efter de finska sjömän som då brukade hålla till där.

Det är minsann inte överallt sjöfolk, båtfolk och färjepassagerare blir välkomnade av själve Gud Fader! Men sedan 1995 står han vid Nacka Strand i Carl Milles tappning; *Gud Fader på himmelsbågen*. Nacka Strand hyser ytterligare en storhet i trådlösa, vertikala kommunikationer. Sedan 1994 finns Sveriges enda återstående civila kustradiostation, Stockholm Radio, just där. Dessförinnan fanns stationen i Årsta på Liljeholmssidan i 15 år, och längre tillbaka i Stavnäs. Stockholm Radio fungerar även som undercentral till den riksomfattande Sjöräddningscentralen i Göteborg.

Lite längre ut längs farleden ligger Bergs Oljehamn i ensamt majestät, kanske

den minst bekanta av Stor-Stockholms hamnar. Men den är väl känd och flitigt frekventerad av fartygsbesökarna från Sjömanskyrkan och Katarina Sjöfartsklubb på Söderstråket Katarinavägen, samt Sjöfartsklubben Kaknäs på norra Djurgården, HKF:s allaktivitetsanläggning för sjöfolk och navet inom Stockholms sjömansservice.

Tvärs Nyckelviken ligger Fjäderholmarna. Här fanns förr den sista – alternativt första – länken i det veritabla minfält av sjökrogar som kantade farlederna mellan staden och den matlevererande skärgården. De sjöburna varuleveranserna liksom hemresorna kunde således dra ut på tiden. Holmarna heter Fjäderholmen, Ängsholmen, Libertus och Rövarns holme. 1918 köptes de av Kronan för Marinens räkning, och i början av Andra världskriget stängdes de för allmänheten. På Libertus fanns bl.a. en avmagnetiseringsstation, som skulle hjälpa de svenska ubåtarna att avvärja hotet från magnetminor.

Historiskt hör Fjäderholmarna till Lidingö, som lär ha återfått tillsynsansvaret. Men sedan 1981 runnas öarna i praktiken av Kungl. Djurgårdsförvaltningen, som även styr över Kaknäsklubbens lumiga revir. 1985 blev Fjäderholmarna åter tillgängliga för allmänheten och ingår – liksom Kaknäs – i Nationalstadsparken. Bl.a. kan besökarna förundra sig över ett coldinukors anno 1954. Det slutna, sjösinade ordensällskapet Arla Coldinu har Piperska Muren inne på Kungsholmen som sitt stamhus. Ordens svenska historia inleddes 1755, men den lär kunna leda sina anor till medeltidens iberiska con-



Coldinuordens huvudkors vid stamhuset Piperska Muren.

quistadorer, Columbus, Henrik Sjöfararen osv – kanske rentav tillbaka till korstågens mäktiga Tempelherreorden. Vid stamhuset står ett "huvudkors" med den för oss icke invigda obegripliga bokstavskombinationen ILGA.

Desto mer lättolkad är Neptuniordens gaffel (treudd – *trident* – är ett annat namn på havsgudens ljusterliknande maktsymbol). En sådan restes på Fjäderholmens sydvästra udde 1986, som nummer 26 i ordningen. Ordens allra första treudd restes startåret 1812 på den lindbeklädda Sverigeholmen i ostnordost, granne med Danmarksholmen. Båda ligger vid Skurusundets norra inlopp från Lilla Värtan.

Tänk om Kaknäsklubben hade haft ett amfibiefordon! Då kunde föreståndaren Stig Elenius och platsombudet Peter Barasinski snedda över Saltsjön från grannen Lidingöbro när de skall till oss på sydsidan, i stället för att trängas i Strandvägens bilköer. Lidingöbro är den närmaste bryggan från Kaknäs. Där fanns en flottbro över till Lidingö 1803–88, därav namnet. Brovaktarstugan finns kvar, liksom det mysiga värdshuset anno 1806.

50-åriga Kaknäs är vackrast bland sjömansklubbar, ljuvt inbäddad i naturskön miljö. Exotiska sjömän tror knappast sina ögon när de en kort promenad från cisternerna i Louddens oljehamn finner en paradisk plätt, där emellanåt rådjur och fasaner kan observeras bland gran och ek. Dessutom skänker den maritima utsmyckningen identitet. Framför klubbhuset ligger ett stockankare som lloydaren Scania fick i ankarkättingen på den gamla

korsarhamnen Safis redd. På fasaden sitter namnbrädan från salig salénaren *San Blas* (den yngre). Olof Wallenius skulle uppskatta att se den uttjänta fartygsradern från *Falstaff* pryda tomten, men antagligen skulle han se mindre nådigt på samarbetspartnern och närmaste grannen Djurgården IF. Även om skeppsredaren var mindre fotbollsbiten än häst-dito – travsport var hans stora passion – höll han nog på söderlaget Hammarby, som ju imponerar genom att t.o.m. ha farmlag utomlands ("Bajen München", he he).

Loudden är den närmaste av tre närbelägna syskonhamnar. De övriga är Frihamnen och Värtahamnen, där sjöfarten numera samsas med mediebolag och andra nymodigheter. Borta är Värtahamnens kyrkliga läsrum för sjömän. Borta är Johnson Line's kaffefartyg, vars besättningsmedlemmar ibland tittade in på HKF-kontoret, som då låg strax intill Frihamnen. Borta är deras brasilianska kollegor, som brukade ha egen sambarkester till stöd för sitt fartygslag under fotbollsmatcherna på Kaknäs. Andra har kommit i stället, och under deras korta hamnanlop betyder någon timma i Nationalstadsparkens sjömansoas mer än någonsin. Det gäller i hög grad en av Stockholms specialitéer – somrarnas mångfald av kryssningsfartyg. Kommunens och Hamnens folk anar nog inte vilka PR-vinster de höstar in genom andras service till det internationella sjöfolket; en *goodwill* som sedan sprids inom hela världshandelsflottan. Flitiga Kaknäsbesökare är även besättningarna på färjor i trafik med grannländerna, samt de säsongsmässigt

upplagda statsbrytarna.

En gång på 1980-talet pågick en stor militärmanöver runt Kaknäsklubben. Just då kom Stig Elenius tillbaka från Frihamnen. Bussen var fullastad med sovjetiska sjömän, högt och ljudligt språkande på ryska. Bassar och militärpoliserna såg helt förskräckta ut, tyckte säkert att manövern blivit väl realistisk och funderade nog på hur de skulle hantera den uppkomna situationen...

1998 blev det sista skottåret för en av sjömansklubbens grannar, Kaknäs skjutbana. Nu är den stängd, knappast saknad av grannarna – och en påstådd rekryterings-slogan har blivit inaktuell: "Gå med i vår skytteklubb där du kan träffa nya kamrater!" En annan granne finns i skogen strax intill; den s.k. "hundkyrkogården" – en djurgravplats med gripande vittnesbörd om människors saknad efter sina fyrbenta vänner. Det skall inte uteslutas att en eller annan väl befaren skeppshund vilar där.

Både klubben och den reslige grannen i väst lär ha namn efter byn Kaknäs, som skall ha legat här för länge sedan. (Om det inte skedde tidigare utrymdes den slutgiltigt 1680, då Karl XI lät omvandla trakten till en inhägnad jaktpark.) Det 35 år gamla Kaknästornet är 155 meter högt. Egentligen skulle det ha döpts till Vidablick, det tävlingsbidrag som fick flest röster i en omröstning. Tornet är en inrotad del av Stockholms *skyline* men även ett elektroniskt muskelknippe; det svajiga telebolaget Teracoms knutpunkt för distribution av TV- och radiosändningar. Därbland utlandssändningarna från Radio Sweden, som håller till i det närbelägna Radiohuset och når er ute till sjöss via sändare i Hörby och Sölvesborg.

På Gärdet strax intill står en optisk telegraf som vittne om en akterseglad kommunikationsteknik – dit väl även fartygsradiohytterna inne på Tekniska Museet/Telemuseum måste räknas, till sorg för en som bemannat sådana. Grannen Folkens Museum/Etnografiska, som bl.a. har ett japanskt tehus i sin vård, har närt planer på att uppföra det tibetanska Gyllene Templet nedåt Djurgårdsbrunnsviken; en kopia som Sven Hedin lät göra under sin asiatiska expedition 1927–33. Sent omsider och på krokiga vägar letade sig lärarna med tempelkopian till Stockholm och har sedan dess varit magasinerade. Närmaste grannen i ost, Kinas Ambassad, lär mot-sätta sig projektet.

Åt väst ligger det tredje museet i rad, Sjöhistoriska Museet i arkitekten Ragnar Östbergs bågformade skapelse anno 1935. Sjöhistoriska är ett värdigt tempel över Stockholms och Sveriges rika maritima

arv; en av spetsarna i den treudd som tillsammans utgör Statens Sjöhistoriska Museer. De övriga är Marinmuseum i Karlskrona, samt Vasamuseet på ön Djurgården på andra sidan Djurgårdsbrunnsviken och Djurgårdsbrunnskanalen.

Den kilometerlånga kanalen anlades 1832–34 som ersättare till en äldre, periodvis igenlagd vattenled. Oavsett detta har södra Djurgården alltid betraktats som en ö. Ursprungligen hette den Valmundsö, kanske med betydelsen vågsvall. På 1500-talet hade det hunnit förvanskas till Waldemarsön. Först i slutet av 1700-talet slog namnet Djurgården igenom. Dit kan man ta sig med de prydliga Djurgårdsfärjorna från Ränthästartrappan eller Nybroviken till Gröna Lund eller Vasamuseet, kanske med en avstickare till Östra Brobänken på Skeppsholmen. Stockholm gör verkligen skäl för namnet Nordens Venedig!

Annars får den stiliga Djurgårdsbron duga; invigd 1897 och smyckad med asagudar av någon landkrabba som ratat Ran, Ägir och Njord! Dit kommer flanören efter att ha beundrat skärgårdsbåtarna längs Ström- och Nybrokajerna samt de mindre utflyktsbåtarna och flytande "livsprojektet" längs Strandvägens långa kaj. Ett flytetyg som till för några år sedan bröt mot mönstret var *Dixie Queen* (ex *Bilfärja 274*), i en hjulångarliknande skrud som Boghammars Varv utrustat henne med. Om någon till äventyrs saknar den 34-åriga drottningen finns hon numera på Themsen, vid Tower Bridge.

På andra sidan Djurgårdsbron leder Norra Varvsporten in på Lejonslätten. Där finns Junibacken, med Pippi Långstrump och alla de andra från Astrid Lindgrens värld. Pippis pappa hette Efraim och var sjökaptan, tillika kung på en söderhavso. Kanske fann Astrid Lindgren hans förebild i "kung Calle"; den stockholmske sjömannen Carl E Pettersson, som efter en förlisning 1904 hamnade på en liten ö ostnordost om Nya Guinea – gifte sig med hövdingens dotter, fick många barn och stort inflytande och blev mycket rik. Astrid bekräftade aldrig att kapten Efraim lånat drag av just honom, och Carl var faktiskt inte heller den ende svenske sjöman som råkade bli hövding vid Söderhavet.

Galärvarvet på västra Djurgårdsön lades ned som örlogsvärf 1969. Där finns nu Vasamuseet med regalskeppet *Vasa*, som sjönk strax utanför den där tykobrahedagen 1628 och alltså inte kom längre på sin jungfruressa från varvet i Nybroviken. Hon bärgades 1961 och kan sedan länge beskådas i sin spännande museimiljö. Strax intill finns en minnesvård över ytterligare en haverist, som tog mångdubbelt fler offer



Den stiliga Djurgårdsbron, smyckad med asagudar.

med sig i djupet; *Estonia*, hösten 1994. Vid bryggan utanför *Vasa* ligger museifartygen *Finngrundet* – ett väl bevarat fyrskepp – och *Sankt Erik* (ex *Isbrytaren II*), samt toppsegelskonaren *Marité*.

Längs Djurgårdsvägen finns flera spår efter prominenta sjöfartsmän.

Liljevalchs konsthall och Biologiska museet är exempel på donationer från Carl Fredrik Liljevalch Jr. Bl.a. var han initiativtagare till och delägare i det 1896 bildade Grängesbergsbolaget. 1903, då järnvägen Luleå-Viktoriahavn (Narvik) stod färdig, tog Gränges snabbt kontroll över malmfälten däremellan. Bolaget stod nu även som ägare till ångfartygen *Anna*, *Max* och *Johan*; embryot till en mycket stor fartygsflotta för malmexporten över Narvik. Äpplet hade inte fallit långt från trädet, och Carl Fredrik bör ha följt fartygsutvecklingen med särskilt intresse. Pappa Carl Fredrik Sr hade redan 1844 lyckats få till stånd ett vänskaps- och handelsavtal mellan den svensk-norska unionen och Kina, och hans brigg *Prins Oscar* lär ha varit det första utländska fartyg som tilläts gå i kinesisk inrikesfart. Hans andre son Edward grundade Neptunbolaget och var en av grundarna till Gotlandsbolaget. Som ung hade lillebror Carl Fredrik tillbringat en del år på Gotland, och långt senare grundade han den ännu existerande Liljevalchska understödsfonden med syftet att lindra nöd bland gotländska sjömän, lotsar och fiskare samt deras familjer.

På nr 136 – bortom Sjöfartsverkets idyll Rosenvik – finns en rosafärgad träbyggnad, vars trädgård sträcker sig ned till Waldemarsvikens stängda strand. Där låg hemmahamnen för Rydbergska Stiftelsen, som bildades i mitten av 1800-talet "till danande av skicklige sjömän". Grundare var grosshandlaren och skeppsredaren

Abraham Rydberg, som även gav upphov till legendariska Hotel Rydberg vid Gustav Adolfs Torg och maträtten Biff Rydberg. Stiftelsen drev sammanlagt fem egna segelfartyg under sitt första sekel men stödjer numera sjömansutbildning i andras regi. Besättningen Rydbergsgastarna består av tidigare elever, som träffas vid huset på Djurgården för årsmönstring den 1 maj varje år.

På Oakhill inte långt därifrån bodde den poetiskt lagde prins Wilhelm (1884–1965). Han var mycket *sea minded* och försökte sig bl.a. på att skapa sjömansvisor:

*I hamnen låg briggen  
och speglade riggen  
i vågornas glittrande lek...*

I Djurgårdsstaden åt Gröna Lund till fanns sjöfolk. Det vittnar namn som Sjömansgränd om. Där Östra Varvsgränd möter Breda gatan står skeppstimmerman Sven Månssons lilla trästuga anno 1749, på den tiden granne med en skampåle i form av en båtsmansfigur. I kvarteret Grönland åt Beckholmsbron till låg Djurgårdsvarvet från tidigt 1700-tal till 1865.

Här höll Flottan till i några decennier innan man flyttade till Karlskrona på 1680-talet. Då kom i stället tjärvråkarna från Åsön. Tjärhovet flyttades helt enkelt över Saltsjön till Beckholmen, som därtills hade hetat Biskopsholmen. På dagens Södermalm vittnar det som återstår av Tjärhovsgatan om näringen, som gav Stockholm en enastående kvalitetsstämpel i hela sjöfartsvärlden. Högklassig Stockholmstjära ansågs vara ovärderlig för träfartygens sjövärdighet. På en riktig becksbyxas grav kunde det stå: *Every hair a rope yarn, every finger a marline-spike, and every drop of blood right good Stockholm tar* ("varje



hårstrå av hampkabelgarn, varje finger en märlspik, och varje blodsdroppe av prima Stockholmstjära”).

Reparationsvarv blev Beckholmen först 1848, och under Första världskriget kom Flottan tillbaka dit. För en värnpliktig telegrafist på minsveparen *Nämdö* var det nöjsamt att ligga i torrdockan en sommar för länge sedan, på bekvämt gångavstånd till Gröna Lunds lockelser. Vid mitt återbesök på varvet 35 år senare hade fyrskeppet *Fladen* letat sig in där från sin brygga på Skeppsholmen.

1969 lämnade Flottan både Galärvarvet, Beckholmen och Skeppsholmen (f.d. Lustholmen), som en gång också hade haft örlogsvarv. Men Djurgårdslandet, Skeppsholmen och Kastellholmen är fortfarande statsägda enklaver, omgivna av Stockholms stads domäner.

Den 140-åriga Skeppsholmsbron återinvigdes härom året efter en grundlig restaurering. Det är en fröjd att beträda den från Blasieholmen, med udda flytetyg som *Nordens Ljus* liggande i gattet åt ost. På Skeppsholmssidan ligger s/s *Orion*, som spelade en roll i filmen *Smugglarkungen* (1985). 1928 lämnade hon Helsingborgs Varf i egenskap av Lotsverkets nya tjänstefartyg, med farvattnen mellan Karlskrona och Trosa som revir. Hon är mycket välskött – en stolthet för Museiföreningen s/s *Orions* vänner, som rustar upp henne. Men varför dessa ”väggar” osv i stället för korrekta fartygstermer när entusiasterna presenterar fartyget i tal och skrift?

Skeppsholmen och dess telning Kastellholmen är en maritim skattkammare, som under mina första besök 1967 var avspärrad från det civila samhället med grindar vid Skeppsholmsbron. Bortom Östasiatiska Museet ligger Råseglarhuset. Högst upp finns skeppshandeln Tackel & Tåg, som utöver nyttigheter för bruk ombord även kursar maritima prydnadsprylar. Väl så mycket förknippas huset med ett väldigt förråd av tjärdoftande tågvirke. Där härskar knop- och riggmästaren Pille Repmakarn, som egentligen döptes till något så vardagligt som Sven-Erik Andersson. Dålig syn hindrade gävlepojken Pille från att gå till sjöss. I stället blev han en på sina områden oundgänglig förvaltare av maritim kultur.

Vid kajen framför öns två och ett halvt sekel gamla styckekran vagnar en uppsjö av prydliga småfartyg. På m/s *Torsten* anno 1895 residerar Annika och Michel. Med skepparkrans, luva, kyperttröja och snusnädduk ser Michel ut som sinnebild av en sailor, men hans yrkesmässiga förhållande till hav och vatten är faktiskt djupare än så. Denne glade garçon från Lyon var dykare innan han råkade landa på Skeppsholmen! Från hans bandspelare ljuder härliga franska sjömansvisor, en av hans passioner.

Jag tänker på det när projektet Stockholmsbriggen bjuder in till sjömansvisor, som skall exekveras av en för mig okänd grupp. Den visar sig bestå av barn i tioårsåldern och deras musiklärare, alla

utspökade till sjörövare. Går det i sjöstaden Stockholm inte att uppbringa en enda trubadur eller grupp som är seriöst inriktad på sjömansvisor från olika epoker och farvatten? Grannen Skeppsholmens Folkhögskola har både musikklass och maritim förankring, och är dessutom värd för Föreningen Folkmusikhuset. Allt detta borde framföra ett genuint intresse för havets folkmusik, men det är trögt i portgången. Ett litet framsteg kunde dock noteras när Sjöräddningssällskapetets nya räddningsbåt *Carnegiestiftelsen* skulle döpas utanför skolan i somras. Några av musikeleverna framförde Dan Anderssons *Jungman Jansson*, om än instrumentalt. (Dan – som dog i Stockholm 1920 – var oerhört *sea minded*; hans visa är en av ytterst få, skapade av icke-sjömän, som av yrkessjömännen själva upphöjts till sjömansvisa.)

Stockholmsbriggen på östra Brobänken kommer f.ö. att sjösättas nästa år, under namnet *Victoria*. Hennes förebild är Örlogsflottans gamla övningsbriggen *Gladan* (1857-1924), ej att förväxla med dagens skonert anno 1947.

Även Skeppsholmens Folkhögskola har nybyggnation på schemat, i form av en mycket avancerad och uppskattad båtbyggarkurs. Skolan ingår i Stiftelsen Skeppsholmsgårdens organisatoriska familj. Skeppsholmsgården har varit sjömannen, pedagogen och medmänniskan Holger Renbergs skötebarn alltsedan han startade hemgården på Skeppsholmen 1979. Ledstjärna är övertygelsen att sjömanskapet

stimulerar människans inneboende växtkraft. Somrarnas månadslånga ungdomseglatser med galeasen *Shamrock* stöds av Rydbergiska Stiftelsen.

I den f.d. kasernlängan Långa Raden finns Sjöofficerssällskapets maritimt mysiga mässlokaler, som öppnas för oss vanliga dödliga på Skeppsholmsdagen varje höst. Strax intill finns Vegastenen, till minne av A.E. Nordenskiölds färd längs Nordostpassagen 1878-80 med *s/s Vega*. Namnet låter hur äktsvenskt som helst men är klingande arabiska; efter den ljusstarka stjärnan an-Nasr al-Waki ("den fallande örnen") i stjärnbilden Lyran. Eftersom även "mössa" kommer därifrån (via lat. *almutia*) är den bland kustfolk populära vegamössans namn också rena arabiskan!

Kastellet på Kastellholmen leder tanken till en medeltida riddarborg. Men det stod faktiskt färdigt först 1848. Föregångaren på dåvarande Notholmen uppfördes redan på 1600-talet (till skydd mot den lede fi, som dock var oskyldig när befästningen råkade spränga sig själv i luften 1845). Varje morgon hissas den tretungade örlogsflaggen på Kastellet. Så hade skett i 360 år när det plötsligt upphörde för ett dussin år sedan. Enligt gammal hävd signalerar örlogsflaggen i topp just där att Sverige ej är ockuperat. Det var m.a.o. som om hela riksskutan *Svea* strukit flagg, och många tog illa vid sig. Efter några veckor ingrep ÖB, och sedan dess vajar flaggen åter alla dagar. Utom en försommardag 1996, då en och annan stockholmare inom synhåll fick morgonkaffet i vrångstrupen. Någon spökefugl hade placerat en tvärskuren norsk flagga i dess ställe!

Ett omvänt och mera varaktigt flaggskifte ägde rum i Göteborg 1915. Tremastade fullriggaren *Dunboyne* – döpt efter en förort till Dublin – var norsk sedan 1908. Dessförinnan hade hon fört *red ensign* alltsedan jungfruresan från Whitehaven i nordvästra England 1888 (hon var hemmahörande på Irland, som då behärskades av briter). I Göteborg slutlossade hon men låg kvar p.g.a. rådande världskrig. Rederi AB Transatlantic köpte skönheten och döpte om henne efter rederiets skotske delgrundare, G.D. Kennedy. (Det är f.ö. honom och inte fartyget Taube syftar på i *Eldare på värmen*.) De närmast följande åren tjänstgjorde *G.D. Kennedy* som elevfartyg i fraktfart, förande svensk flagg. Som transare gjorde hon ett halvdussin långresor, och innan kriget tog slut hann hon bli prejad flera gånger av de stridande parterna. 1923 lades hon åter upp i Göteborg. Marinen köpte henne och lät förbygga henne i Karlskrona. Dessförin-

nan hade kajutan demonterats och finns sedan länge på den anrika sjökrogen Henriksberg på Stigbergsliden i Göteborg.

Under namnet *af Chapman* – efter den enastående svenske sjömannen och skeppsbyggmästaren F.H. af Chapman – gjorde fartyget elva långresor åren 1924-34. Just före, under och strax efter Andra världskriget tycks hon ha fört en tynande tillvaro i Stockholm. Men 1947 köpte Stockholms Stadsmuseum henne, och sedan 1949 njuter hon sitt otium vid Västra Brobänken. Ofta kallas hon världens vackraste vandrarhem. Det är henne väl unt, tänker säkert de äldre gentlemän som var skeppsgossar ombord då hon seglade under tretungad flagg. Varje torsdag möter de upp i Skeppsgosserummet i den gamla hantverkaskasernen på kajen. Då är nog den sjömansmässiga vården av fartyget ett givet samtalsämne. Hon lär vara i akut behov av en rejäl överhaling.

Vid Konsthögskolan akter om *af Chapman* finns ett hemlighetsfullt litet åttakantigt hus, kanske det minsta på hela Skeppsholmen. Men det är inget hemlighus utan snarare ett ståndsmässigt lusthus, där den kurviga Fröken Vattenstånd bor; stationen för vattenståndsmätning med utrustning som på fackspråk kallas mareograf eller pegel. Med hjälp av flottörer i vattnet registreras värdena och sänds automatiskt varje timma via telenätet till vår egen vädermakt, SMHI. Mätstationen är den äldsta av rikets sammanlagt 20 – huset är från 1887 men mätningarna inleddes ännu tidigare. En golvlucka döljer en lejdare som leder ned till en stensatt brunn.

Här har min seglarkompis från Svenska Orient Linien, sjökaptan Lennart Ahl-



Sjökaptan Lennart Ahlberg trappar ner efter ännu ett besök hos fröken Vattenstånd.

berg, härskat i ett kvarts sekel. Det började när han arbetade i grannhuset, som på den tiden var Sjöfartsverkets kontrollstation för lanternor och kompasser. Lennart är numera lärare på Klart Skepp i Danderyd men håller ständaktigt kvar uppdraget, som består i att regelbundet se till utrustningen, byta kretskort och kurvbladsrullar och posta den gångna veckans kurvblad till SMHI. Han har rentav ytterligare en station att bevaka, någonstans där Edsviken avvattnar Ullnasjön utåt norra skärgården till. Under mitt besök är ståndet här vid Skeppsholmen -030 (30 cm under medelvattenståndet). Mest dramatiskt var det den 18 januari 1983, då +118 uppmättes! Det var på håret att skrivnålen hamnat utanför kurvbladet. Men papperet räckte till, och Lennart kunde avbildas i pressen med Stockholms högst uppmätta stånd någonsin i handen!

I Stallkanalen mellan Helgeandsholmen och Gamla Stan, just framför Riksdagens "rännarbana" under Stallbron, döljs en väldig dammlucka, manövrerad från en diskret bysja i skuggan av Riksdagshuset. Luckan används för att kontrollera Mälarens normalt högre och Saltsjöns lägre vattennivåer, t.ex. vid risk för översvämning. Motsvarande finns under Riksbron på andra sidan Helgeandsholmen. Därigenom kan hela Norrström, som varje dygn för 50 miljoner kubikmeter sötvatten ut i Saltsjön, stängas av om det skulle behövas. Staden och Stockholms Hamn gör egna mätningar för att ha pejling på läget.

Oftast flödar sötvattnet från Mälaren någorlunda fritt genom Norrström, som mellan Skeppsbron och Skeppsholmen vidgar sig till den redd utanför mitt arbetsfönster som kallas Stockholms Ström eller bara Strömmen. Hit nedåt Stadsgårdshamnen till glider sötvattenströmmen omärkligt in i den bräckta Saltsjön, som sträcker sig till Djurgårdsöns ostspets Blockhusudden. Där tar Lilla Värtan tar vid, med sina förgreningar vidare ut mot havet.

Det var sjöfarten genom Norrström som bestämde stadens läge. Här fanns det enda inloppet till Mälaren från havet, och här utskeddades produkterna från Mälardalens kornbodar och Bergslagens malmfyndigheter. Getingmidjan Norrström var det strategiska, lättförvarade låset. Här fanns den första kända bosättningen Agnefit – på den tiden en anhalt längs farleden för vikingarna från Birka.

Strax intill på stadsholmssidan började man redan på 1200-talet bygga S:t Nicolai-kyrkan. Den invigdes 1306 och blev helgad åt sjöfararnas skyddspatron S:t Nikolaus, det naturliga valet för menigheten längs Koggabron (senare Skeppsbron). Han



Det skenbart omaka begreppsparet turism-sjöfart.

hade ju faktiskt observerats stående i fören på stormdrivna och nödställda fartyg och lotsat in dem i trygg hamn, och det var med honom sjömännen önskade varandra trygg seglats: "Måtte S:t Nikolaus hålla i rodret!" Om den helgonförklarade biskopen från Myra i dagens sydvästra Turkiet berättas många underbara ting; mest känd är han kanske för att han i Santa Claus' skepnad blivit hela världens jultomte. Men hans ställning bland barn har en annan bakgrund. En ensamstående far till tre döttrar var så desperat fattig att han bestämde sig för att överlämna flickorna till en bordell. När Nikolaus fick veta detta lämnade han i smyg en penningpung vardera för flickornas räkning. Det räckte till deras hemgift, så att de i



Carl Milles sjögud på Skeppsbrogajen heter Triton?

stället kunde gifta sig. Penningpungarna syns i "luffarprickarna", de tre tatuerade prickar i tumvecket som egentligen är S:t Nikolaus' symbol (prickarna har också uppfattats som de tre flickebarnens huvuden). Numera kallas hans kyrka endast Storkyrkan.

I kyrkan hänger en kopia av en namnlös 1500-talsgaljon. Men det är obekant om undsatta sjömän har skänkt originalet (som finns på Sjöhistoriska Museet), så att det rör sig om ett verkligt votivskepp.

Grannkvarteret Neptunus Större vittnar om gudomliga kulturmöten. Det gör även Neptuni-Orden, som ingår i den maritima fyrklövern i Sjöfartshuset på Skeppsbron 10. De övriga är Sjömannaföreningen, Sjökaptenssocieteten och Ångfartygs-Befälhavare-Sällskapet. Det ockrafärgade huset stod färdigt 1671, övertogs av fyrklövern 1958 och nyinvigdes 1961. Bland husets tidigare ägare märks Stephen Kniper, som i mitten av 1700-talet var superkarg på ostindiefararen *Calmar* och blev stenrik på kuppen. Neptuni-Orden instiftades först 1812, då Ostindiska Kompaniet just höll på att avvecklas.

Här på "Raden" härskade den nyrika "skeppsbroadeln", som sågs över axeln i förnämre kretsar. Det är en mycket maritim miljö, även om leden har tunnats ut. På nr 28 fanns Rederi-Svea och på nr 30 finns fortfarande Gulf Agency, som är ett världsomspännande maritimt tjänsteföretag med svenska rötter.

Bakom dem – på Gaffelgränd 1 – reser sig f.d. Sjömanshuset, där sjömanshusinstitutionen föddes 1748. Uppgiften var i korthet att rekrytera och mönstra yrkeskunniga sjömän samt utgöra ett spirande socialt skydds nät för dem och deras

familjer. Sjömanshus fanns i ett femtiotal svenska hamnar, inbegripet de i Finland före 1809. I sin gamla roll är de avvecklade sedan länge, även om Sjömanshuset i Uddevalla bevaras som ett mycket välskött maritimt riksmuseum – Sjömanshusmuseet. Arvet från ett kvarts millennium förvaltas av Stiftelsen Sveriges Sjömanshus på Katarinavägen; en klippa till stöd för bl.a. sjösäkerhet, maritim utbildning och maritim kultur.

På nr 32 fanns Sveriges Fartygsbefälsförening, som efter flera förhållningar nu återfinns på Gamla Brogatan. På nr 34 fanns till härom året Nordström & Thulin. Och så vidare. 34:an ägdes en gång av J.D. Wahrendorff, som på sin tid (sent 1700-tal) blev en av landets rikaste personer. Men han lär ha inlett sin bana som husvill försäljare av korta varor i trappan till Skeppsbron 46.

I det huset – mellan Norra och Södra Dryckesgränd – inrättades långt senare Sjömansförmedlingen, som därefter bl.a. flyttade till Sjöfartshotellet, Globen och nuvarande adressen Östgötagatan i hjärtat av Södermalm; numera med den för en lastfartygssjöman ovana beteckningen Turism-Sjöfart. Det skenbart omaka paret finns även i rederinamnet Strömma Turism & Sjöfart på Skeppsbron 22. Men de vackra damerna längs kajen vittnar om kombinationens giltighet: alltifrån tremastskonaren *Najaden* och ångfartyget *Blidösund* – båda med kontor i Sjöfartshuset – till nu åter svenskflaggade *Birger Jarl*, anlöpande internationella kryssningsfartyg, utflyktskatamaranen *Strömskär* och djurgårdsfärjorna.



Por(r)talkonst på Skeppsbron.



Där vid Ränntmästartrappan står statyn "Sjöguden" i en vid hastig anblick vågad pose. Men antagligen driver Carl Milles med oss. Det sjöguden håller i sin avigt vrängda vänsterkarda är nog en fjällig undersåte från havets djup. Skulptören avslöjar inte gudens identitet, men han ger en ledtråd. En snäcka ingår – symbolen för Triton, son till havets kungapar Poseidon och Amfitrite. Triton symboliserar naturens oöverbärande kraft och råder över väder och vind på havet, som han reglerar genom att blåsa i sin snäcka. Vidare har han böjelsen att röva bort unga damer i deras mest fertila ålder. Hans moatje bär syn för sägen, och det är faktiskt hon som håller snäckan.

Ohöljt vågad är fasaden bakom sjöguden; Skeppsbron 44 med Skeppsbar och Zum Franziskaner på bottenplanet. Här påstås *Vasas* kapten Söfring Hansson ha dränkt sorgen efter haveriet. "Zum" har anor från 1200-talet och finns sedan 1600-talet på nr 44, även om lokalerna har växlat. Den nuvarande fastigheten uppfördes 1910 av en påstått svartsjuk byggherre, vars hustru sägs ha roat sig med andra herrar. Han hämnades genom att i fasadens sandsten låta mejsla ut sitt eget nedstämda nylle och strax därunder hustruns intimaste kroppsdel. Båda är väl synliga över huvudingången. Snacka om portalfigurer!

I Tullhus 2 på Skeppsbrokajen finns en annan krog, som bär det fyndiga namnet *Pontus by the Sea* – till synes efter krögaren, som råkar heta Pontus. Men namnet bärs även av en framträdande sjögud; son och make till jordens gudinna Gaia, med vilken han avlade sjögudarna Nereus, Thaumias och Phorcys. Pontus styr över det närliggande havet till skillnad från brorsan Okeanos, som är de stora havsvidernas härskare.

På Järntorget kisar Evert Taube i skulptören K.G. Bejemarks tolkning – strax utanför stamsjappet Den Gyldene Freden, som var det närmaste Svenska Akademien ex-sjömannen och nationalskalden från Göteborg kom. Nu skall han få sitt eget museum ute på Gröna Lund – i sällskap med kollegan Bellman, som också frekventerade Freden. Det gjorde även en annan folkkär kollega av senare årgång, ex-sjömannen Cornelis Vreeswijk, vars sjömansvisor är sällan framförda och därför föga kända.

Evert hade inte långt till Freden. Till sammans med sin Astri bodde han sina sista tio år vid Slussen, i Anders Zorns gamla ateljévåning högst upp i fastigheten Södermalmstorg 4. Det mysiga näringsstället Blå Dörren i grannhuset 6:an påstår

i sin meny att det var där han bodde, men det är fel. Ölhallen är ung, på Everts tid fanns där bara kontor annars hade han nog tittat in. Namnet är taget från en krog som förr om åren fanns i Götgatsbacken strax intill. Den drevs av Bellmans kompis Cornelius, som hade den framsynta yrkeskombinationen krögare och dödgrävare.

Helt nära ligger van der Nootska palatset, där jag har dinerat en gång. Bellman brukade pimpla vin med sonen till holländske ambassadören, som hyrde palatset. Jag vet inte om Carl-Michael någonsin träffade Melusina – jag gjorde det i alla fall inte. Melusina är en livslevande sjöjungfru som spökar i palatset. Hon är en kungadotter som har drabbats av en förbannelse. Varje helg förvandlas hon till en sjöjungfru. Förbannelsen kan endast hävas om hon föder tolv barn åt en make som inte känner till hennes hemlighet. En gång kom hon så långt med en greve som till det tionde barnet, men då började han bli nyfiken på hennes helgvanor och fann henne med fiskstjart. Palatset uppfördes av en holländsk officer i svensk sold, Tomas van der Noot. Kanske bar han på nostalgiska sjömansminnen – överst på framsidans fasad lät han skulptera två sjöjungfrur.

Tyvärr har Meleusina ett par hundra meter till sitt rätta element i Riddarfjärden, och väl där lär hon få beskedet att det kostar 120 kr att ta sig utåt havet via Karl Johansslussen. Så heter den egentligen sedan invigningen 1935, då den ersatte Nils Ericsons sluss anno 1850. Ännu äldre var Polhemsslussen anno 1755 och Drottning Kristinas sluss anno 1642. I strikt mening är "Slussen" endast namnet på T-banestationen, medan torget utanför egentligen heter Ryssgården; uppkallad efter ryska handelsmän som stod där och sålde pälsverk och spånadväxter mellan mitten av 1600-talet och början av 1800-talet.

Samtidigt med Karl Johansslussen invigdes den nya Katarinahissen; förbunden med en gångbro över till Mosebacke. Hissen ersatte en uttjänt föregångare från 1883. Turen kostar fem kronor. På frågan om hissen bär sig blir nog svaret att det går upp och ned. Men den liksom krogen Gondolen högst upp, driven av f.d. lättmatrosen Erik Lallerstedt, bidrar till slussområdets mycket speciella charm och karaktär. Det gör även den snart 70-åriga Stomatolskylten, den för hamnarbetarkåren byggda Rotundan, torghandeln, Stadsmuseet och det i museet ingående f.d. Sjömanshemmet (1891-1964).

Antagligen förtöjde ryssarna sina skepp i Franska bukten, just utanför slussen och

granne med trankokerier för export av sälolja; en verksamhet som inte precis gav området någon fläkt av franska parfymier. Långt senare blev Franska bukten hemmahamn för Stockholms tugbåtar. Men 1986 fick de maka på sig, till förmån för det 70 meter långa restaurangfartyget *Patricia*, som har ett förflutet inom det sydbrittiska fyr- och lotsväsendet Trinity House. Nu ligger hon där, granne med gamle sjömästaren *Gustaf af Klint*, som också har tuffat färdigt på haven.

Det hade nog s/s *Lennart Torstensson* gjort för länge sedan då skorven våren 1903 förankrades på Strömmen som flytande strejkbrytarlogement. Stuveriarbetarkonflikt pågick, och där ombord fanns en hopradsad skara som nu skulle sättas in i ett riskfyllt lastnings- och lossningsarbete. Fartyget blev snabbt föremål för nidvisor. Efter namnet försvann, förnamnet förvanskades till Lena och Lump tillfogades, i betydelsen avfall. *Lump-Lena* blev bevingat, en midterm för senare strejkbrytarfartyg. Hur det gick? Insikten om att man behövde stuveriarbetarnas yrkesskicklighet segrade. De fick sitt kollektivavtal.

Lastsjöfarten var livlig utmed både Skeppsbrokajen och Stadsgårdshamnen, som sträcker sig från Franska bukten längs nordöstra Södermalm. Sjömän gick iland i strida strömmar, men Sjömanskyrkan tvingades växla mellan trånga provisorier vid Skeppsbron och Slussplan. 1938 inträffade undret. För insamlade medel lyckades man komma över Saltsjöbanans stationshus i all dess prakt; alltifrån Stadsgården till takets gröna lökkupol en god bit uppåt himmelen till. (Fastigheten stod färdig 1915 men blev överflödigt när Saltsjöbanan förlängdes ända till Slussen.) 1942 kunde en högtidlig invigning ske. Den karaktäristiska neonskylten SJÖMANSINSTITUTET fanns på plats utåt Strömmen; en signal om att verksamhetsutbudet riktade sig till alla sjömän, även icke-kristna. Kriget pågick som mest intensivt och Sjömanskyrkan var en trygg hamn mellan nervslitande sjötörnar.

Skylten är fortfarande på plats, men längs Stadsgårdshamnens kajer ligger numera mest Birka Line's och Viking Line's passagerarfartyg. På Sjömanskyrkans gamla adress Stadsgården 22 – med den tänkvärda skylten LIVSFARLIG LEDNING framför ingången – finns numera Stadsmissionens dagverksamhet för dem som blivit ordentligt tilltufsade i tillvaron. Sjömanskyrkan har flyttat till våningsplanen närmast högre upp, där främst sjömanslever och pensionerade sjömän samsas i mycket trivsamma lokaler. För dem är det sedan länge "baksi-



HKF finns bakom den obrutna fönsterraden, betydligt närmare himmelen än Sjömanskyrkans egna lokaler.

dans” upphöjda adress Katarinavägen 19 som gäller. Sedan 1994 leder den även till HKF:s kontor.

På gatuplanet utåt Katarinavägen finns Stockholms Marinlottakår samt det mysiga lilla kaféet Glasbruket, som även förfogar över den lilla stenpaviljongen utanför. Däremot är Lokattens trappor strax intill avstängda och övertäckta. De leder ned till Stadsgården, där det förr fanns en krog som hette Lokatten. Således en motsvarighet till Sista Styverns trappor borta på Stigberget, som ledde ned till sjömanssjippet Sista Styvern på Stadsgården.



Östanå 1 avlades och utvecklades på Södra varvet, men själva födelsen ägde rum på Bergsunds.

Nog hade Sjömanskyrkan konkurrens om själarna!

Vid Tegelviken skiftar den långa Stadsgrådkajen namn till Masthamnen, och längs sista sträckan bort till öns ostspets vid Danviken finns planer på att anlägga en ny kryssningsterminal. Framför Vikingterminalen möts Folkungagatan och Stadsgårdsleden i ett ständigt malande trafikinferno – omgivet av de mest rofyllda idyller som tänkas kan.

I ost reser sig berget Fåfången, som egentligen skulle bli en befäst skans till Åsöns försvar. Arbetet pågick in på 1700-talet, periodvis utfört av ryska krigsfångar. Men så köpte grosshandlaren Fredrik Lundin berget. Påverkad av filosofen Rousseau och ”tillbaka till naturen” anlade Lundin en ”fåfånga”; termen för de förmognas upphöjda utkiksplatser med lusthus och punschverandor, varav just Fåfången är den enda som bevarats.

I syd finns Åsöberget och i väst reser sig Stigberget, båda med varvs- och sjöfolkets gamla timmerkåksbebyggelse delvis bevarad. Antagligen är det helt andra samhällsklasser som bor där i dag. Stigberget slutar abrupt vid Varvsbranten, och vid Folkungagatan nedanför ligger ett ockrafärgat hus med årtalet 1748 på fasaden. Där bodde skeppsbyggmästaren vid Södra varvet, som var stadens största varv. Det fanns kvar vid Tegelviken ända till början av 1900-talet. Varvet grundades 1687 och löste därmed av tjärhovet, som just hade flyttats över till Beckholmen. På 1800-talet blev det officiella namnet W. Lindbergs Verkstads & Varfs AB, men Södra varvet levde kvar i folkmun. Några av varvets vackra fartyg finns kvar. Vid nedläggningen var *s/s Östanå I* bara halvfärdig och fick fullbordas på Berg-

sunds i öns andra ända. Men skönheten *s/s Norrtelje* byggdes helt och hållet på Södra varvet. Så även hennes syster *s/s Express I*, som ljöt skrotdöden redan 1961. Delar av hennes inredning fick emellertid en Gudi behaglig renässans mitt emot Sjömanskyrkan...

När Sjöfartshotellet vid Katarinavägen stod färdigt 1964 hamnade inredningen från *Express I* i ett hörn av hotellrestaurangen Kajutan, som numera heter Fyren. Just till de plyschätena, borden och skotten drogs vi sjömansgäster som av en magnetisk kraft. Numera rår sjöfolket om dem helt och hållet. Sedan 1998 ingår de i Katarina Sjöfartsklubbs nya fina lokaler, med egen ingång från gastumpen Glasbruksgatan. Med sin konst- och smakfulla maritima inredning är klubben unik bland publika sjömanslokaler, och den har också utvecklats till ett centrum för maritim kultur. Katarinaklubben samarbetar flitigt med Kaknäs och Sjömanskyrkan. Den drivs av fastighetsägaren, Stiftelsen Stockholms Sjöfartshotell, som i samverkan med hotelldelens arrendator Scandic erbjuder sjöfolk rabatterat boende. Ibland fantiserar jag om att det finns någon hemlig underjordisk gång till Sjömanskyrkan på andra sidan gatan, men så är det nog inte.

Längre upp på Katarinavägen – nedanför Glasbruksklippan och med storslagen utsikt ut över Saltsjön – står ett ensamt monument, ofta prytt med färska blommor. Det är Liss Erikssons *La Mano*, ”Handen”, rest till minne av svenskarna i Spanska inbördeskriget 1936–39. Drygt 500 svenskar tog sig dit som frivilliga, en klar majoritet med sjömansbakgrund. En tredjedel stupade och blev kvar i Spaniens röda jord. Många av dem som överlevde gick till sjöss igen. Däribland Per Eriksson, som jag hade förmånen att få träffa några gånger här i Stockholm. Han gick på Nordatlanten med *m/s Kexholm* under krigsåret 1940 och var sedan Svenska Sjöfolksförbundets ombudsman i San Francisco kriget ut. Nästan 90 år gammal törnade Frisco-Per in för gott 1997; en av de sista av sjömännen som hade kämpat vid Ebro och de andra fronterna. Genom *La Mano* lever minnet av dem.

*La Mano* har råkat hamna mitt emellan Sjömanskyrkan och Norska dito på Stigberget, runnad av Den Norske Sjömannsmission. Och på Katarinaberget bakom monumentet reser sig den 76 meter höga Katarina kyrka som en väldig fyrbåk; eldhärjad på sitt trehundra år men återuppbyggd fem år senare, 1995. Ett annat landmärke är arkitekten Ferdinand Bobergs drygt hundra år gamla vattentorn vid Mosebacke torg. Där finns även gamla



Katarinakyrkan och Ferdinand Bobergs vattentorn. Längst t.h. Sjömanskyrkan.

Navigationsskolan från 1842. Mosebacke fick sitt namn av kvarnägaren Moses Israelsson Holm på 1600-talet.

1963 sjöng gamla Sjömanshemmet vid Slussen på sista versen. Sjömannens bostadssituation var prekär. På sydsidan av Söders höjder – framför Hammarbyslussen och Skanstullsbron där Folksamskrapan reser sig – uppfördes provisoriska baracker för arbetslösa sjömän. Men redan året därpå stod alltså Sjöfartshotellet färdigt och barackerna blev överflödiga.

I dag har en helt ny stadsdel ersatt den genuint salta sjömansmiljön längs Hammarbyleden (hit fraktades lejonparten av Sveriges importsalt). Hammarby sjöstad lockar med sjömärken på taken och andra maritima attribut men förefaller vara långt ifrån ”inbodd”. Knappast några flanörer eller lekande barn så långt sikten räcker, och medaljens baksida klotter syns heller inte till ännu. Affärer och restauranger lyser med sin frånvaro. Men det är inte helt ödsligt. Aktiviteter pågår vid kajen – på ett dussintal förtöjda fartyg, varav några av typen ”livsprojekt”. Grannast är f.d. bohusträlaren *Maria Sofia*, som varit ett seglande ungdomsprojekt inom Tyresö kommun men nu fått nya ägare. Ett annat är hotellfartyget *Svalbard* som ägs av Briweha Shipping – ett keltiskt ord som betyder ”hemmet vid den strida floden”. Det är väl ändå att ta i, här vid Hammarbykanalen!

Av Stockholms 800 broar är jag mest imponerad av Årstabron anno 1929, belägen väst om Hammarbyslussen. Den förenar i sig tre brotyper; huvudspannet som är en bågbro, de rundbågade valvbrodelarna som leder tanken till en romersk akvedukt, och det öppningsbara spannet

– landets första lyftbro med 32 meters frihöjd för sjöfarten. Oftast upplever jag bron *von oben* (från pendeltåget), och där syns tydligt det sorgliga som håller på att fullbordas. En ny Årstabro skjuter allt längre ut över Årstaviken, parallellt med den gamla. För överskadlig framtid kommer den att förstöra utsikten ut över den vackra Årstabron.

Holmen utanför Åsöns västspets Bergsunds strand fick sitt namn av Anders Reimer, som köpte delar av den 1784. Han var hattmakare, och mycket riktigt blev Reimersholme mest känd för en produkt som man blir i hatten av: Det garanterat rena brännvinet. Brännvinskungen Lars Olsson Smith bjöd rentav stockholmarna på gratisresor hit med ångslupen *Reymersholm II*, för att de skulle köpa hans ädla

produkt. (Under namnet *Ekoln* och förbyggd till oigenkännlighet vegeaterar hon sedan många år på Söder Mälmarstrand.) Andra tog sig över Reimersholmsbron, som skämtarna kallade ”Kluckarnas bro”. Vilket anspelade på kollegan ”Suckarnas bro” över till den fängslande grannön Långholmen (dit den åkte som åkt dit, så att säga). Om Smiths produkt lever kvar fast i nya läglar? Absolut!

Jag tar mig längs det sensommarljuva, trotskt sköna Pålsundet till Pålundsbron, som leder över till östra Långholmen. Där finns Sjömansskolan Stockholm AB, som är den mest outhärliga framtidsresursen för Stockholms sjöfartsmiljö. De som aldrig seglat till sjöss förtränger det nog gärna, men det är mjukvaran – sjömannen – som är sjöfartens viktigaste länk; som i förlängningen även förser Hamnen, Sjöfartsverket och rederikontoren med den kompetens och erfarenhet som endast sjötjänst kan ge. Men elevfartyget *Polfors* ligger stadigt förtöjd på Norr Mälmarstrand på andra sidan Riddarfjärden när hon inte är ute och luftar sig. Kan hon inte få någon *närbelägen* kajplats, vid gamla Mälmarvarvet eller Söder Mälmarstrand?

Söder Mälmarstrand är Stockholms svar på göteborgarnas Gullbergsvass, ”Drömmarnas kaj”. Här finns ett drygt femtiotal flytetyg i varierande tillstånd; somliga av typen ”livsprojekt” som nog aldrig blir fullbordade, andra vid påtagligt god vigör. Till de senare hör snart hundraåriga finskbyggda stagegelskonaren *Ægir*, utrustad med en tändkulemotor som lär gå under smeknamnet *Björneborgarnas marsch*.

Några lyser med sin frånvaro. T.ex. Bergsundsbygget *Västra Banken* (alias Fyrskipp nr 23 *Kopparstenarne*), som nu ligger



Den sköna Årstabron.



Kronprinsessan Martha, årsbarn med salig Aslaug som är filmens s/s Martha.

någon annanstans och bjuder ut sig till försäljning. Kommer ni ihåg hantverksbåten *Barthel*, osalig i åminnelse? Striden stod het om åbäket för tioalet år sedan, och 1994 var botten bokstavligen nådd; under bogsering mot Norge sjönk hon utanför Långe Erik. Däremot saknar jag flytande kinakrogen *Sea Palace*, som var en exotisk färgklick med sina turbringande 8888 drakar.

Intressantaste nykomlingen är ex-norska *Kronprinsessan Martha*. Hon är faktiskt års-



Sjötorpsbygget Sätra alias "Den röda båten Mälaren".

barn med filmens *Martha*; byggd 1929, om än i Danzig och numera dieseldriven. På kajplats 16 utrustas hon för hotell- och restaurangverksamhet i genuin fartygs-miljö. Läge för s/s *Martha*-aftnar?

Bästa panoramavyn ut över Norr Mälärstrand och Riddarfjärden bjuds uppifrån kanten av Mariaberget, ut över flytande stamgäster som alla har en story att berätta.

Dit hör den fantasifulla skapelsen *Grepén*, som väl skall associera till något slags karrack eller karavell från Columbus' dagar. Hon är identisk med Fyrskipp Nr 19 *Norströmsgrund*, byggd på Kockums 1894 och stationerad i Öregrundsgrepén 1948-55. Under sina första år var hon aningen mindre än den tio år äldre storsystemen, Fyrskipp Nr 20 *Grepén* (byggd på Bergsunds). Hon var därmed vårt minsta fyrskipp någonsin men förlängdes snart till sin nuvarande längd, ca 18 meter. Dagens *Grepén* (alltså *Norströmsgrund*) förväxlas lätt med sin syster och namne. Men "Pottan", som syrran också lystrade till, ljöt skrotdöden redan 1953.

*Grepéns* granne är *Ekoln*, kajens nestor och en under årens lopp till tugbåt m.m. förbyggd skapelse. Redan 1878 löpte hon ut i Motala ström som den fagra ångslupen *Reymersholm II*. Hon sattes genast in i brännvinskungen Smiths gratistrafik mellan Riddarholmen och Reimersholme, där hugade passagerare kunde insupa både atmosfären och en eller annan hutt.

Det går bra även på *Lady Hutton*, som sedan 20 år breder ut sina behag längs Södra Riddarholmskajen – med rätt namn i häcken men "Mälardrottningen" på bogen. Hennes korrekta namn är *Lady Hutton/SKEB*, döpt efter den stenrika amerikanska kändisdamen Barbara Hutton. 1939 gav pappa henne den 75 meter långa lustyachten i 18-årspresent. Barbara överlät omgående skutan till brittiska Royal Navy, så fartygets koppling till sitt namn är endast ett kort moment i hennes långa historia under skiftande namn och flaggor, alltsedan leveransen i Kiel 1924.

Liknande namnförbistring har drabbat illröda *Sätra* borta på Söder Mälärstrand; ett Sjötorpsbygge anno 1914. Hon är numera vandrarmhem och kallar sig genomgående "Den röda båten Mälaren". Men det är Sjöfartsregistrets *Sätra/SHRK* som gills.

Här på Riddarholmen lade även s/s *Sjöfröken* till på sin linje från mälärhamnen Fittja. 1902 lockade den nygrävda kanalen mellan Tullinge- och Albysjöarna till en förlängning ända ned till Tullinge, där jag bor. Jag hade gärna pendlat med *Sjöfröken*,



Fartyg med historia. *Grepén* t.v. är identisk med Fyrskipp nr 19 *Norströmsgrund* och *Ekoln* t.h. är brännvinskungen Smiths s/s *Reymersholm II*. På Riddarholmen tvärs över fjärden har *Lady Hutton* legat i 20 år.

men det var långt före min tid. Tyvärr upphörde linjen redan 1903.

Från Riddarholmen kom man förr med roddarmadammerna, som stod för lokaltrafiken här i Nordens Venedig innan ångsluparna konkurrerade ut dem. Som sig bör var de bastanta gummor, väl slängda i käften och starkt präglade av hamnmiljöerna. Periodvis förekom annan ojuste konkurrens: Vevslupar med hitresta unga, tjusiga dalkullor i folkdräkt.

Stockholm är ungefär som vår planet; består till tre fjärdedelar av vatten medan resten är till för att förtöja vid!

**Torbjörn Dalnäs**

### Språknyckel för landkrabbor

**Förbygga** - bygga om eller grundligt renovera fartyg

**Repairant** - varvsliggande fartyg

**Brobänk** - träkaj på äldre varv där man kunde kölhala fartyg (kränga dem på sidan för bottenbehandling)

**Stryka flagg** - nedhala örlogsfartygs flagg som signal för kapitulation

**Lejdare** - trappa ombord

**Stånd** - läge, höjd (vattenstånd); tidssignalens korrektion till kronometerns avvikande tid (kronometerstånd)

**Votivskepp** - sjöfarens löftes-/offergåva i form av fartygsmodell som hängs i kyrkorum

**Superkarg** - förr person som medföljde fartyg för att köpa och sälja gods

**Törna in för gott** - avlida

**Runna** - leda, ansvara för något